EXPOSITION UNIVERSELLE DE 1900

NOTICE

SUR LE

PORT DE CETTE

PUBLIÉE PAR LES SOINS

DE LA

CHAMBRE DE COMMERCE DE CETTE

Avec un plan des Ville et Port de Cette gravé.

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA
Legato Anselmi
OA. - b -
1218

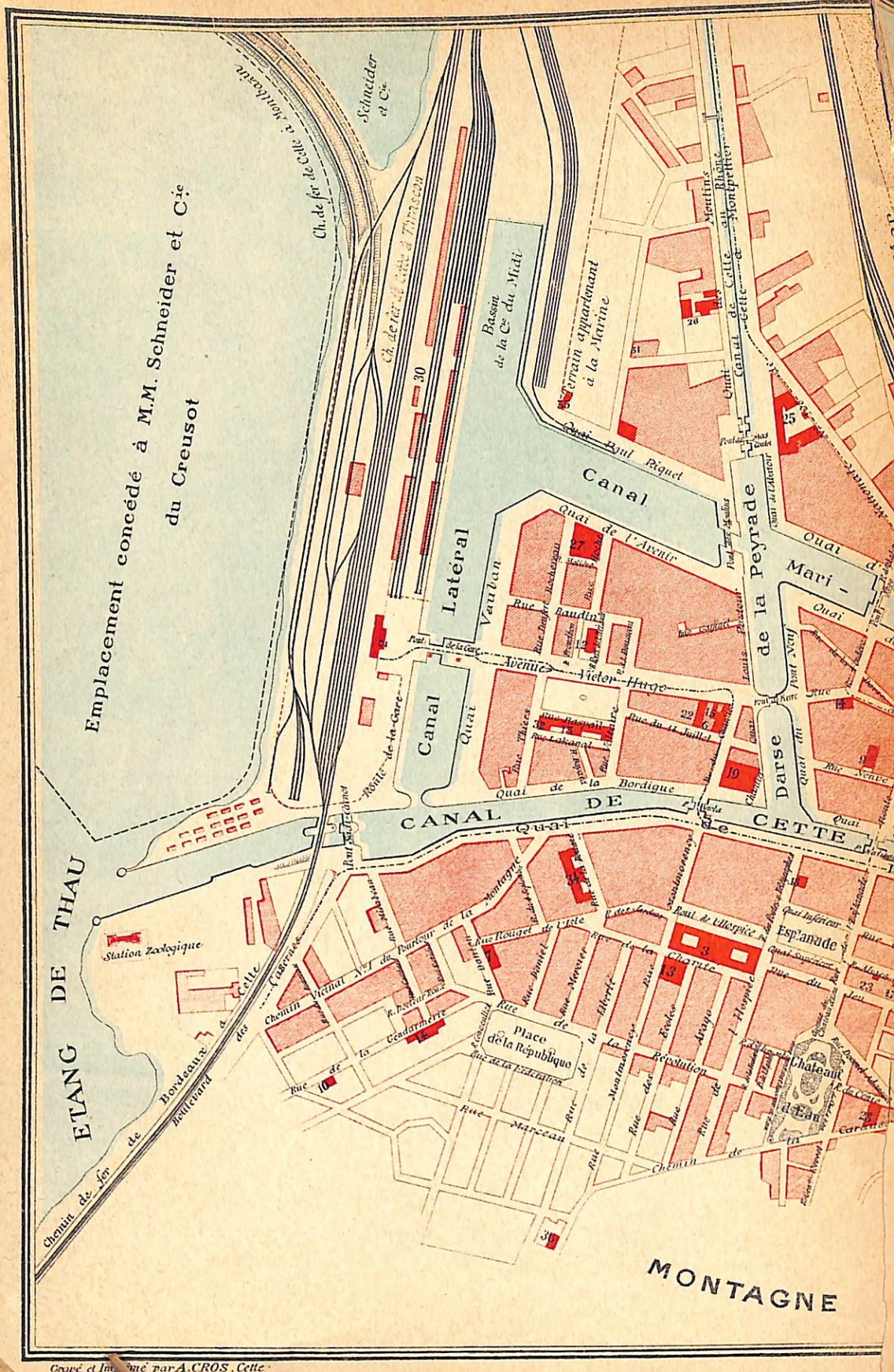
CETTE

A. CROS, IMPRIMEUR-ÉDITEUR

1900

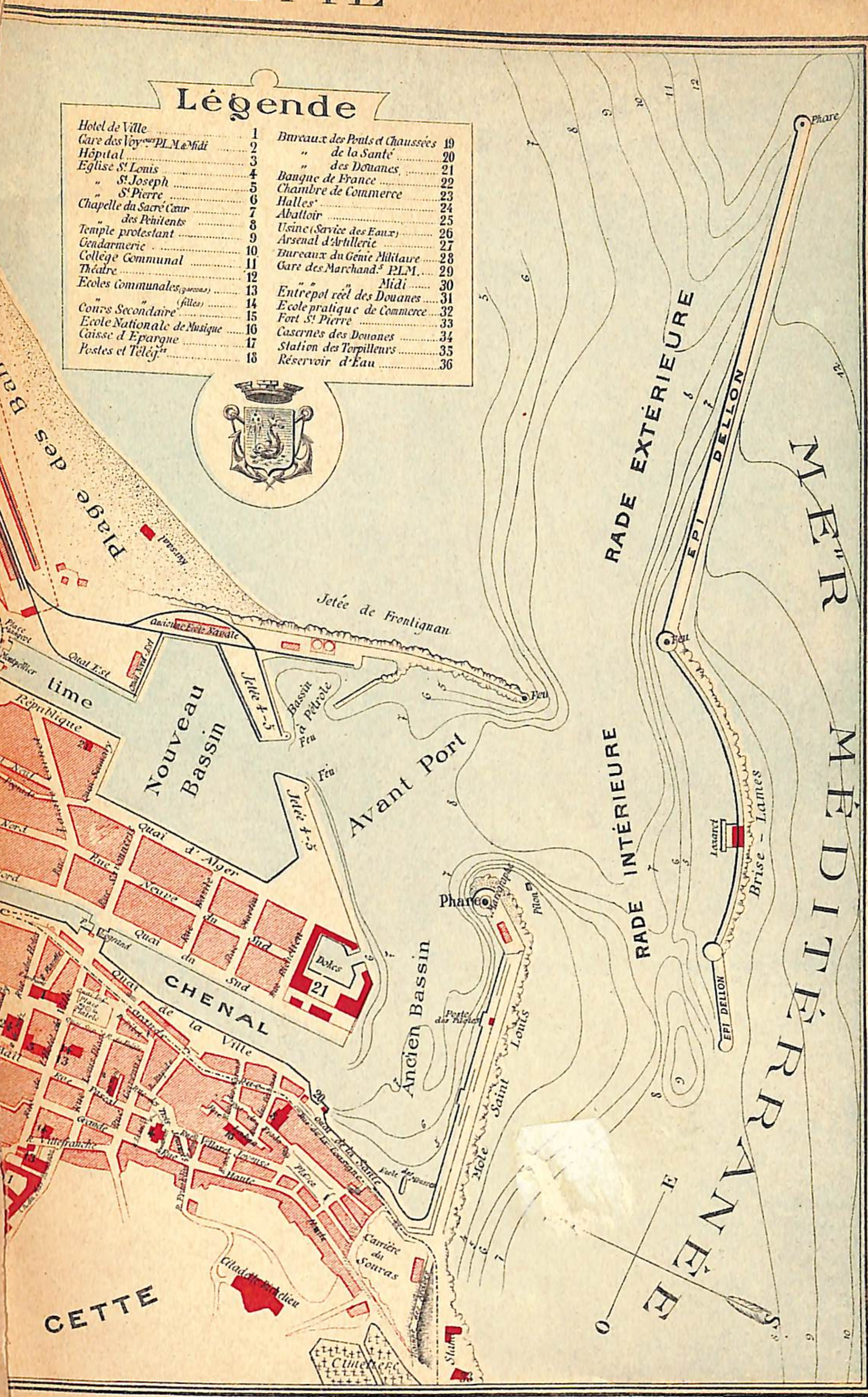
PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA

VILLE & PO



Gravé et Imprimé par A. CROS, Cette

DE CETTE



Légende
Hotel de Ville 1
Gare des Voyageurs P.L.M. & Midi 2
Hôpital 3
Eglise St Louis 4
" St Joseph 5
" St Pierre 6
Chapelle du Sacré Cœur 7
" des Pénitents 8
Temple protestant 9
Gendarmerie 10
Collège Communal 11
Théatre 12
Ecoles Communales (garçons) 13
" " (filles) 14
Cours Secondaire 15
Ecole Nationale de Musique 16
Caisse d'Epargne 17
Postes et Télég.hes 18
Bureaux des Ponts et Chaussées 19
" de la Santé 20
" des Douanes 21
Banque de France 22
Chambre de Commerce 23
Halles 24
Abattoir 25
Usine (Service des Eaux) 26
Arsenal d'Artillerie 27
Bureaux du Génie Militaire 28
Gare des Marchand.s P.L.M. 29
" " Midi 30
Entrepot réel des Douanes 31
Ecole pratique de Commerce 32
Fort St Pierre 33
Casernes des Douanes 34
Station des Torpilleurs 35
Réservoir d'Eau 36
Phare
RADE EXTÉRIEURE
EPI DELLON
MER MÉDITERRANÉE
Plage des Bains
Jetée de Frontignan
Feu
Nouveau Bassin
Jetée 4-5
Bassin à Pétrole
Avant Port
RADE INTÉRIEURE
Lazaret
Brise - Lames
Quai d'Alger
CHENAL
Quai de la Ville
Quai du Sud
Docks
Ancien Bassin
Môle Saint Louis
Carrière du Souras
Citadelle Richelieu
CETTE
Cimetière

PROVINCIA DI TORINO

NOTICE

SUR

LE PORT DE CETTE

Première Partie

SITUATION GÉOGRAPHIQUE

Le port de Cette est situé au fond du Golfe de Lion par 43° 24' de latitude Nord et 1° 22' de longitude Est, non sur la côte proprement dite, mais au pied d'une colline de 180 mètres d'altitude, constituant, autrefois, une île, à quatre kilomètres environ du rivage.

Cette colline est reliée à la terre ferme par deux bandes de sable courant l'une de l'Est à l'Ouest jusque vers Agde, l'autre de l'Ouest à l'Est jusqu'à Frontignan. Entre la colline Saint-Clair et ces deux plages d'une part, et la côte d'autre part, se trouve l'*Étang de Thau*, sorte de mer intérieure, autour de laquelle sont les ports de Balaruc, Bouzigues, Mèze et Marseillan. Le port de Cette est constitué par des canaux qui longent le pied de Saint-Clair, à l'Est, reliant la mer à l'étang, et par des bassins. Le tout est abrité par un système de deux jetées reliées à la terre ferme, au-devant desquelles se trouve une troisième jetée courbe, le *Brise-Lames*, prolongée par deux épis rectilignes, l'un à l'Est, l'autre à l'Ouest ; cette jetée isolée a une longueur totale de 1.574 mètres.

Les canaux et les bassins sont reliés avec le réseau fluvial de la Garonne et du Rhône ; avec la Garonne par l'Étang de Thau et le *Canal du Midi* qui y débouche à l'extrémité Ouest, avec le Rhône par le *Canal de Cette au Rhône* dont le débouquement a lieu dans les bassins même.

Les communications avec les deux grandes vallées sont, en outre, assurées directement par les lignes du Midi et de Paris-Lyon-Méditerranée qui ont des gares communes, et dont les voies viennent aboutir sur les quais.

Une troisième ligne part de Cette et se dirige, à travers le département de l'Hérault, sur le centre de la France.

Le port de Cette est, en conséquence, en *relations directes* par voie fluviale avec :

Canal du Midi.....	Béziers à.....	53 kil.
	Narbonne à.....	84 —
	Toulouse à.....	242 —
	Bordeaux à.....	509 —
Canal du Rhône à Cette.	St-Gilles du Gard à ...	74 —
	Tarascon à.....	98 —
	Avignon à.....	118 —
	Valence à.....	256 —
	Lyon à.....	366 —

Et par voie ferrée avec les mêmes villes et avec :

Ligne P.-L.M.....	Montpellier à	28 —
	Nimes à.....	81 —
	Marseille à	164 —
	Genève à.....	493 —
	Paris à.....	780 —
Ligne du Midi.....	Perpignan à	137 —
	Barcelone à.....	344 —
Lignes Midi et Orléans..	Bédarieux à	77 —
	Milhau à.....	152 —
	Les Charentes à.....	570 —

Deuxième Partie

HISTORIQUE

Jusqu'en 1666, l'île de Cette (1) resta à peu près déserte : le trafic de la province s'opérait par les divers *graus* de la côte, notamment ceux de Frontignan (qui se combla en 1623) et de Palavas (qu'une tempête ferma en 1663).

Le chevalier de Clerville, commissaire général des fortifications de France, chargé dès 1663, par Louis XIV, de « rechercher les moyens de corriger le défaut de ports » sur la côte du Languedoc, arrêta son choix sur l'île de Cette.

En 1666 fut posée la première pierre du môle devant abriter au Sud le *canal*, ou grau artificiel, projeté, qui suivrait le pied de la montagne à l'Est et assurerait les communications avec l'Étang de Thau. A l'abri de ce môle les navires affluèrent aussitôt et la navigation du Bas-Languedoc fut désormais concentrée à Cette.

En 1669, Paul Riquet fut chargé de l'achèvement du Môle et en 1677, du creusement du canal et de la construction des premiers quais.

Pour parer aux ensablements venus de l'Est, on commença dès 1673 un système de travaux consistant en une jetée enracinée à la plage, puis une jetée isolée (1700).

Durant le XVIII[e] siècle, on ne se préoccupa que d'entretenir le port dans un bon état de profondeur.

Les ouvrages interrompus pendant la Révolution furent repris en 1803.

En 1808, la jetée isolée fut réunie à la terre ferme et devint la *Jetée de Frontignan*.

Les ensablements augmentèrent considérablement, et en 1821 on commença la nouvelle jetée isolée, ou *Brise-lames*, couvrant l'entrée du port au Sud.

---

(1) Le Cap et la montagne de Cette étaient connus des anciens, mais il est certain qu'il n'y eût jamais de ville ni de bourgade sur son territoire ; et il faut attribuer à un établissement thermal fondé par les Romains, à l'instar des thermes de Balaruc, les ruines retrouvées à la pointe du Barrou. Les étymologistes font dériver le nom de CETTE des mots *settim* ou *kettim*, par lesquels les Phéniciens désignaient les lieux élevés et boisés. Strabon parle du mont *Setion* et Avienus du *Mons Setius*, d'où *Sete*, *Cete*, puis *Cette*.

En 1839, fut voté le projet d'agrandissement à l'intérieur comportant le creusement du Nouveau-Bassin et du Canal maritime parallèle au premier Canal de 1677.

En 1859, la Compagnie des Chemins de fer du Midi creusa son bassin, au Nord de la ville.

Cependant, la situation du port, par son accès difficile pendant les gros temps et par ses ensablements, continuait à être défectueuse. De nombreux projets furent mis en avant et âprement discutés.

Enfin, en 1879, fut adopté le projet qui devait améliorer définitivement le port de Cette, le protéger contre les ensablements et lui assurer un accès des plus faciles par les plus grosses tempêtes.

Ce projet, exécuté de 1882 à 1889 consiste dans le prolongement du Brise-Lames, de 850 mètres à l'Est et de 150 mètres à l'Ouest.

Depuis, les abords du port de Cette sont des plus commodes pour la navigation. Le tirant d'eau est porté chaque été par les dragages d'entretien, à 8 mètres dans la rade et à $7^{m}50$ dans l'avant-port ; les tempêtes de l'hiver le réduisent à $7^{m}50$ et à 7 mètres 30.

Quand un navire se présente à l'entrée, il double le musoir du grand Epi de l'Est (Epi Dellon), puis se trouvant en pleine rade et *dans une eau toujours tranquille*, il peut, sur une distance de 850 mètres, disposer aisément toutes ses manœuvres et pénétrer dans les bassins : le port de Cette est donc aujourd'hui l'*un des plus sûrs* parmi tous les ports français.

L'ensemble des travaux exécutés jusqu'à ce jour, d'après les évaluations les plus rigoureuses, a coûté en nombre rond 34 millions, dont 4 millions environ antérieurement à 1823.

C'est peu, si l'on songe qu'il a fallu créer là un port de toutes pièces et que la nature, loin de se prêter aux efforts de l'homme, les a toujours contrariés et n'a été définitivement vaincue que ces dernières années.

Troisième Partie

LE PORT ET LA VILLE DE CETTE EN 1900

I

LA VILLE ET LA POPULATION

La ville de Cette, située à 28 kilomètres seulement de Montpellier, est restée chef-lieu de canton malgré son importance commerciale ; sa population est de 36.000 habitants. Elle possède un Tribunal et une Chambre de Commerce, un joli Théâtre neuf, une caserne d'infanterie neuve aussi, une caserne de Douanes, un Arsenal, un Hôpital civil et militaire, un Lazaret sanitaire, un Collège, une École pratique de Commerce et d'Industrie, une École navale, une Bibliothèque municipale, une Station zoologique avec aquariums (dépendant de l'Université de Montpellier), un Musée d'art ; ses deux plages dites de *Frontignan* et d'*Agde* sont très fréquentées pendant la saison balnéaire ; des tramways électriques assurent la communication en ville et dans la banlieue. Depuis 1863, l'eau potable, qui avait fait complètement défaut jusqu'alors, est assurée en abondance, grâce à un aqueduc long de 10 kilomètres venant de la source d'Issanka, qui alimente quatre réservoirs (dont l'un situé sur le sommet de Saint-Clair), contenant ensemble 20.000 mètres cubes d'eau.

II

RENSEIGNEMENTS HYDROGRAPHIQUES

Météorologie. — *Vents, courants, marées.* — Le vent régnant est le vent de terre N.-O. (mistral) ; il souffle souvent avec une extrême violence. Le vent du S.-E. est celui qui provoque les grandes tempêtes du large.

La marée est insensible, l'amplitude moyenne paraît être de 0^m15 à 0^m20.

Les variations de niveau, tenant à la marée et aux vents, oscillent entre -0^m10 et $+0^m90$ par rapport au zéro de l'échelle du fort Saint-Louis.

Le niveau moyen est à 0^m27.

Atterrages. — Il n'y a point d'écueils aux abords du port ; la particularité la plus remarquable est le courant littoral de l'Est à l'Ouest. Aussi, dit-on qu'il faut atterrir au vent ou en amont du port, c'est-à-dire à l'Est.

La montagne de Cette forme une falaise sur une longueur de 1.600 mètres ; de part et d'autre, la plage, sablonneuse, s'avance en mer avec un talus très doux.

Les atterrages (1) du port de Cette sont signalés, au large, par le phare de St-Clair établi à 90 mètres au-dessus du niveau de la mer et visible à 30 milles, du type des feux à éclairs à éclats blancs groupés par trois toutes les 5 secondes ; sa puissance lumineuse est de 38.000 carcels.

Phares et Fanaux. — Le port de Cette est signalé au large par un feu fixe le phare *Saint-Louis* ; feu fixe blanc à l'extrémité du môle Saint-Louis, à gauche de l'entrée du port, avec secteur rouge, qui signale le Brise-Lames et les Epis. Élévation : 32 mètres. Portée : 15 milles. Latitude : 43° 23' 50" Nord. Longitude : 1° 21' 53" Est.

Les passes d'entrée sont éclairées par trois feux de port :

1° Sur le musoir Nord-Est du Brise-Lames : feu fixe *blanc*, éclairant seulement dans le Nord du Brise-Lames et de ses prolongements : obscur dans le restant de l'horizon. — Élévation : 14 mètres ; portée : 8 milles ;

2° Sur l'extrémité de la jetée de Frontignan : feu fixe *vert*. — Élévation : $13^{m}50$; portée : 4 milles ;

3° Sur l'extrémité de l'Épi Dellon : feu fixe *rouge* . — Portée, par temps moyen : 5 milles ; position géographique : 43° 23' 53" Nord ; 1° 22' 58" Est ; Élévation : 21 mètres.

4° Le Phare de *la Verrerie*, sur la plage, à l'Est du port : feu à occultations blanc ; avec un secteur rouge qui signale le Brise-Lames et les Épis. — Élévation : 20 mètres. Latitude : 43° 24' 37" ; longitude : 1° 22' 28" ; portée : 7 milles.

Enfin, la passe d'entrée du Nouveau-Bassin porte deux fanaux : l'un rouge, sur le musoir Ouest ; l'autre vert, sur le musoir Est.

---

(1) Ce système d'éclairage est en voie d'exécution, c'est pourquoi nous le donnons ici, car il doit fonctionner avant la fin de l'année 1900. Des avis seront publiés en temps voulu par les soins des services intéressés et notamment par le *Service hydrographique de la Marine*, 13, rue de l'Université, Paris.

Profondeurs. — Les sondages faits dans le courant de novembre 1899 ont donné les résultats suivants :

Rade extérieure	8m82
— intérieure	8 01
Avant-port	7 46
Vieux-Bassin	6 66
Chenal	7 30
Nouveau-Bassin et Canal maritime	7 30
Bassin au pétrole	7 50

Voici, du reste, le tableau des navires entrés en 1899 et calant 6m50 et au-dessus :

Noms des navires.	Nationalités.	Tirant d'eau.	Date de l'arrivée.
Oilfield,	anglais,	6.70	3 janvier.
Peeress,	id.	6.70	17 janvier.
Port-Darwin,	id.	6.85	15 février.
Auréole,	id.	6.90	8 mai.
Professor,	italien,	7.00	9 id.
Marcia,	id.	6.50	18 id.
Kasbek,	id.	6.60	30 juillet.
Léonora,	italien,	6 70	5 id.
Rion,	anglais,	6.60	6 id.
Vercingétorix,	français,	6.60	24 id.
Ressel,	autrichien,	6.60	23 id.
Britannia,	danois,	6.60	25 id.
Confidenza,	italien,	6.50	27 id.
Professor,	id.	6.80	3 octobre.
Auréole,	anglais,	6 85	13 novembre.
Darial,	anglais,	6.70	28 id.

III

DESCRIPTION DES BASSINS, CANAUX ET QUAIS

Le *Vieux-Bassin* bordé par le pied de la montagne à l'Ouest et le môle au Sud, est d'une superficie utile de 6 hectares, avec profondeur normale de 7 mètres.

Les quais qui l'entourent sont peu fondés et ne peuvent servir aux opérations commerciales, ils sont affectés à l'usage des bateaux de plaisance et de pêche.

Ils ont un développement total de 868 mètres et une largeur de 6 à 11 mètres.

Le *Chenal* (partie Sud du Canal de Cette) est large de 37 à 80 mètres ; sa profondeur est de 6 à 7 mètres. Les quais qui le bordent, entièrement pavés, ont 603 mètres de développement sur 16 à 20 mètres de large.

Le *Canal de Cette* qui s'étend du pont Legrand à l'Étang de Thau, sur une longueur de 1.590 mètres, est profond de 3 à 3m50 seulement Il est généralement affecté aux barques de navigation intérieure, aux bateaux de l'Étang et aux voiliers de faible calaison.

Sur ce canal sont quatre ponts, entièrement neufs, à double voie, avec passerelles pour piétons en encorbellement, et s'ouvrant au moyen d'un système hydraulique.

Les passes des trois ponts : *Virla*, *National* et *Legrand* sont de 11 mètres, celle du pont *Sadi-Carnot* est double, avec une pile centrale laissant d'un côté 21 mètres et de l'autre 14.

Le *Nouveau Bassin* présente la forme d'un quadrilatère irrégulier d'une superficie de 7 hectares ; sa profondeur normale e t 7m30.

Les quais qui l'entourent, en partie pavés, ont 1.000 mètres de long et une largeur variable de 15 à 45 mètres.

Le *Canal Maritime* va dans la direction Sud-Nord du Nouveau Bassin au Canal latéral, avec lequel il est perpendiculaire. Sa profondeur est de 7m30. Il a 900 mètres de long et les quais ont de 21 à 26 mètres de large.

Sur ce canal sont trois ponts tournants : de la *Méditerranée*, *Régy* et des *Moulins*, moins récents que ceux du Canal de Cette à une seule voie, mais d'une passe plus large (21 mètres). Les quais de ce canal sont les plus utilisés pour les opérations maritimes.

Au Nord du quai Paul-Riquet est un vaste terre-plein de 300 mètres sur 100. A l'angle Nord-Ouest de ce terrain on a installé depuis 1888 un poste de torpilleurs.

Le *Canal latéral* s'étend du Nord du Canal-Maritime au Nord du Canal de Cette. Il occupe une longueur de 570 mètres sur 100 de large, il est traversé vis-à-vis la gare des voyageurs par le *pont de la Gare*.

Au Nord, la berge est en talus ; on doit y installer des appontements destinés aux opérations maritimes des Usines Schneider (du Creusot), appontements qui seront reliés par voie

ferrée avec les Hauts-Fourneaux et les Fonderies situés au Nord de la Ville.

Le *Bassin de la Compagnie du Midi*, sur le prolongement Est du Canal latéral, a une longueur de 300 mètres sur 100 de large. Ses quais, appartenant à la Compagnie, ont 830 mètres de développement sur 15 à 16 mètres de large.

La *Darse de la Peyrade* réunit le Canal de Cette au Canal-Maritime et sert de débouché au Canal du Rhône à Cette. Elle a 600 mètres de long, 56 de large et 2 mètres de profondeur; elle ne sert qu'à la navigation intérieure.

Le *Bassin à pétrole*, situé dans l'angle de la jetée de Frontignan et de la Jetée 4-5, a une superficie de 1 hectare et une profondeur normale de $7^{m}50$ Il est bordé par 220 mètres de quais, ayant 15 à 20 mètres de largeur.

Le tableau suivant donne un résumé des canaux et bassins du Port de Cette :

Désignation des Bassins et Canaux	Longueurs	Largeurs	Superficies	Profondeurs normales
Bassins et Canaux de navigation maritime	mètres	mètres	hectares	mètres
Vieux bassin	»	»	8,00	7.00
Chenal	449	37 à 80	2,70	7.30
Bassin du Pétrole	»	»	1,30	7.50
Nouveau bassin	»	»	7,00	7.30
Canal maritime (non compris l'emplacement des ponts) au sud du pont des Moulins	530	66 à 68	3,40	7.30
Canal maritime (non compris l'emplacement des ponts) au nord du pont des Moulins	400	100	4,00	7.30
Canal latéral	540	100	5,40	5.30
Bassin de la Compagnie du Midi	400	100	4,00	5 à 7
Total partiel (navigation maritime).			35,80	
Bassins et Canaux de navigation intérieure				
Canal de Cette (du pont Legrand au pont de la Bordigue)	1.440	35 à 75	6,20	3.00
Darse de La Peyrade (non compris la traversée du canal Maritime)	530	56	3,00	2.00
Total partiel (navigation intérieure).			9,20	
Superficie générale des Bassins et Canaux du Port			45,00	

IV

INSTALLATION COMMERCIALE

La marchandise qui formait jusqu'à ce jour le trafic principal de Cette, les vins, n'exige aucun outillage étant facile à manutentionner et ne craignant pas les intempéries. C'est ce qui explique l'inutilité de toute installation spéciale : il convient du reste d'ajouter que la Ville et le port ne faisant qu'un, les marchandises peuvent être enlevées ou débarquées à proximité des magasins ou entrepôts particuliers. Souvent, la largeur des quais sépare seule les chaix de la cale du navire.

Les voies ferrées de la Compagnie du Midi aboutissent sur les quais du Bassin de la Compagnie. Elles sont desservies par sept grues, (une de dix tonnes ; deux de cinq ; quatre de trois.)

Les voies de la Compagnie P. L. M. bordent le quai Est du Canal maritime, au sud du Pont de la Méditerrannée (quai A) ainsi que la partie Est du Nouveau-Bassin ; une grue de dix tonnes dessert la gare.

Un bassin spécial, fermé par un barrage-isolateur, administré par la Chambre de Commerce, est affecté à la manutention des pétroles et des marchandises dangereuses.

La Chambre de Commerce possède aussi une *Grue fixe* de quai, à bras, de quinze tonnes de puissance, située sur la partie Nord du quai A, et un *Bateau-Pompe* à épuisement et à incendie ; ces deux engins sont entièrement neufs.

V

TAXES ET TARIFS DIVERS

TARIF DE LA GRUE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

	Jours et heures règlementaires de la Douane		En dehors des jours et heures règlementaires de la Douane	
	1/2 journée	heure	1/2 journée	heure
Grande vitesse (jusqu'à 3 tonnes).....	20 f.	5 f.	30 f.	7 f.50
Petite vitesse (de 3 à 15 tonnes).....	60	15	90	22 50

TARIFS DU PILOTAGE

(par Tonneau de Jauge)

Décrets du 19 Février 1883 et du 12 Décembre 1887.

(A) DROITS FIXES

	Provenance de l'Océan voil.	Provenance de l'Océan vap.	Provenance de la Méditerranée voil.	Provenance de la Méditerranée vap.
	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.
Entrée.....	0.10	0.05	0.05	0.025
Sortie.....	0.06	0.03	0.06	0.030
Taxe d'entretien du Vigilant....	0 02	0.02	0 02	0.020
	0.18	0.10	0.13	0.075

Ce tarif comprend le pilotage à la sortie seulement

(B) TARIF FACULTATIF (à l'entrée)

	VOIL. f. c.	VAP. f. c.
1re Ligne Jour (6 milles)	0.25	0.12
2e Ligne Jour (de 3 à 6 milles)	0.15	0.075
3e Ligne Jour (moins de 3 milles)	0 08	0.040
1re Ligne Nuit (3 milles)	0.25	0 125
2e Ligne Nuit (moins de 3 milles)	0.10	0.050

TOTAL des droits à payer pour le Pilotage à l'Entrée et à la Sortie.

(TARIF A — TARIF B)

PROVENANCES :	OCÉAN voilier f. c.	OCÉAN vapeur f. c.	MÉDITERRANÉE voilier f. c.	MÉDITERRANÉE vapeur f. c.
1re Ligne (Jour)	0 43	0.225	0.38	0.20
2e Ligne (Jour)	0.33	0.175	0.28	0.15
3e Ligne (Jour)	0.26	0.140	0.21	0.115
1re Ligne (Nuit)	0.43	0.225	0.38	0.20
2e Ligne (Nuit)	0 28	0.15	0.23	0.125

DROIT DE CANAL

—

Les navires non assimilés, au-dessus de 60 tonneaux, paient pour entrer dans les canaux :

11 cent. jusqu'au maximum de 17 francs.

En dedans des passes : *Droits fixes plus 4 francs.*

Les navires étrangers non assimilés paient moitié en sus, sauf pour la taxe du *Vigilant*, qui est uniformément fixée à 0,02 par tonneau.

Les bâtiments qui, étant sortis du port, sont forcés d'y rentrer, paient les droits d'entrée, sans être tenus au paiement de leur seconde sortie.

Changement de Place : 4 fr. ; Navires non assimilés : *6 fr.*

DROITS DE COURTAGE

Les droits de courtage sont fixés à 0 fr. 10 par tonneau pour toutes provenances de la Méditerranée, et à 0 fr. 20 par tonneau pour toutes les autres provenances.

FRAIS DE DÉBARQUEMENT

Par Voiliers. — CHARBONS : 0 fr. 50 par tonne du pont du navire sur wagons. — BRAI NON COAGULÉ : 1 fr. 25 par tonneau ; COAGULÉ : 1 fr. 75 par tonneau. — MINERAI : (de la cale des navires sur wagons) : 0 fr. 40 par tonneau, dont 0 fr. 15 à la charge du navire et 0 fr. 25 à la charge de la marchandise. Et si l'équipage ne prête pas son concours : 1 fr. 25, dont 1 franc à la charge du navire.

BLÉ EN TRANSIT (l'équipage mettant sur le pont) : mise sur allèges ou en barque, 1 fr. 50 le tonneau ; poids public : 1 franc ; camionnage : à la gare de la Méditerranée, 2 fr. 50 ; à la gare du Midi, 3 francs.

Par Vapeurs. — BRAI NON COAGULÉ (de cale en wagon) : 1 fr. 25 par tonneau. — COAGULÉ (id.) : 1 fr. 25 à 1 fr. 75 par tonneau. — CHARBONS (de cale sous palan) : 0 fr. 75 par tonneau ; (de cale sur wagon) : 1 franc. — MINERAIS, SOUFRES, PHOSPHATES et autres marchandises lourdes en vrac (sous palan) : 0 fr. 75 par tonneau ; (de cale sur wagon) : 1 franc. — BOIS, PLANCHES et DOUELLES (de cale sous palan) : 0 fr. 75 par tonneau — VINS (de cale sous palan) : 0 fr. 75 par tonne ; de sous palan sur quai) : 0 fr. 50. — BLÉ, MAÏS (de cale sous palan) : 1 franc par tonne ; AVOINE (id.) : 1 fr. 25 par tonneau. — BLÉ EN TRANSIT : des navires sur allèges ou barques de canal : 1 franc par tonneau.

Le prix de location des allèges est de 6 à 9 francs par jour et par allège.

TARIE DU LESTAGE ET DU DÉLESTAGE

Le tonneau de lest :

Pris au dépôt, par embarcation		Fr. 0.705
Transporté au dépôt, par embarcation		0.235
Embarqué bord à quai	chargement par l'équipage	0.470
	chargement par l'entrepreneur	0.705
Débarqué bord à quai	déchargement par l'équipage	0.141
	déchargement par l'entrepreneur	0.376
Le tonneau de lest transbordé au moyen d'embarcations (par chaque navire)		0.188
Le tonneau de lest transbordé bord à bord (par chaque navire)		0.141

TARIF DU REMORQUAGE

JAUGE DES NAVIRES OU VAPEURS	MOUVEMENT DANS LES PORTS
de 0 à 100 tonnes	15 Francs
— 100 — 200 »	20 —
— 200 — 300 »	25 —
— 300 — 400 »	30 —
— 400 — 600 »	40 —
— 600 — 800 »	50 —
— 800 — 1000 »	60 —
— 1000 — 1100 »	70 —
— 1100 — 1200 »	80 —
— 1200 — 1300 »	90 —
— 1300 et au-dessus.	100 —

Ces prix s'entendent pour un seul remorqueur. Si plusieurs remorqueurs étaient nécessaires, le tarif plein serait dû pour chacun d'eux.

Les gabares paient 5 francs vides et 6 francs chargées dans le vieux, le nouveau port et le canal maritime, limités aux ponts Legrand, Pont-Neuf et de l'Ecluse ; au-delà, elles paient 6 francs vides et 8 francs chargées.

DROITS D'OCTROI — DROITS DE FEUX

Le droit d'octroi est perçu par la Ville sous forme d'abonnement, à raison de 0 fr. 10 par homme d'équipage et par jour de stationnement du navire dans le port.

Les droits de feux sont perçus pour le gardiennage des officiers du port, à raison de 2 fr. 50 par jour et par navire.

DROITS SUR LES PÉTROLES

Le décret du 4 avril 1892 modifiant celui du 4 mai 1880, autorise la Chambre de Commerce de Cette à percevoir sur les pétroles un droit de :

6 centimes par baril de pétrole ou d'essence.
3 » par caisse » »
42 » par tonne » transportée en vrac.

Ce droit est destiné à couvrir la dépense d'entretien et de gardiennage de barrages isolateurs.

Quatrième Partie

NOTICES COMMERCIALES

VINS.

Le commerce des vins, spiritueux et vins d'imitation a toujours été, malgré de nombreuses vicissitudes, le plus important de notre port.

Avant l'invasion du phylloxera, notre place, entrepôt général des vins du Midi, avait avec l'intérieur de la France et l'étranger un commerce des plus prospères. Après cette invasion, un moment de crise se produisit, et, d'exportateur, notre port devint le centre le plus actif de l'importation des vins exotiques. Nos exportations qui, en 1876, s'étaient élevées à près de 600.000 hectolitres, sont constamment allées en diminuant depuis cette époque pour tomber, en 1898, au chiffre de 131.000 hectolitres, tandis que les importations, qui étaient nulles jusqu'en 1873-1874, augmentaient rapidement à partir de 1877 et atteignaient leur maximum en 1888 avec un chiffre de 3.797.000 hectolitres, représentant le tiers de l'importation des vins étrangers en France.

La reconstitution du vignoble méridional par la plantation des plants américains greffés, et le nouveau régime économique de 1892 ont eu pour effet de diminuer l'importation des vins exotiques d'Espagne, d'Italie et de Grèce, au grand détriment de notre commerce et de la prospérité de notre place. Heureusement que l'importation des vins de l'Algérie a, en partie, remplacé celle des vins exotiques; mais, malgré ce secours, nos importations ont rapidement décliné. Les chiffres, en tonnes sont : en 1889, 3.800.000 hectolitres; en 1894, 726.671 hectolitres, et en 1898, 2.271.000 hectolitres. Comme nous le disions plus haut, nos exportations ne se sont pas relevées, les vins d'Espagne et d'Italie ayant pris la place des vins français sur tous les marchés extérieurs, qui for-

maient jadis notre clientèle, en Allemagne, en Belgique, dans les pays Scandinaves et dans les deux Amériques.

Le jour reviendra, croyons-nous, où la production française, dépassant les besoins de notre consommation, nos viticulteurs comprendront qu'ils ont tout avantage à un régime de libre-échange qui leur permettra d'écouler chez les nations étrangères le trop-plein de leur production. L'abondante récolte de 1899 peut faire espérer que ce moment n'est pas aussi éloigné qu'on serait tenté de le croire.

Notre place, par ses anciennes relations, ses connaissances spéciales de la vinification et des goûts des consommateurs étrangers, pourra donc reprendre son ancienne prospérité dans cette branche de commerce.

Cette est encore un des centres les plus importants du Midi pour la préparation des vins de liqueurs, des vermouths et des vins d'imitation (Madère, Malaga, Xérès, Porto, Tokay, etc., etc.)

Voici les quantités de vins de liqueurs et d'imitation expédiées de Cette en 1898 :

Expédiés en France ..	269.943	hectolitres.
» à l'étranger..	6.597	»
TOTAL....	276.540	hectolitres.

Tableau présentant les quantités de vins (ordinaires et de liqueurs) en hectolitres, expédiées de Cette pendant la dernière période décennale :

	Par chemin de fer		Par mer		Total
	P.-L.-M.	du Midi	cabotage	étranger	
1890.	1.100.301	382·196	875.911	94.800	2.453.208
1891.	1 049.430	443.675	1.019.419	74.338	2.586.862
1892.	1.002.336	297.447	1.020.020	88.141	2.407.944
1893.	725.283	303.925	672.361	83 809	1.785.378
1894.	533.312	113.080	533.154	67.236	1.246.782
1895.	730.022	161.491	428.059	52.975	1.372.547
1896.	865.619	226.268	586.121	75.414	1.753.422
1897.	755.912	160.310	427.470	81.642	1.425.334
1898.	751.486	274.549	490.421	53.534	1.569.990
1899.	755.139	266.656	461.708	65.789	1.549.292

BOIS

BOIS DE CONSTRUCTION, — Cette est le centre d'un commerce très important de bois de construction. Les principales importations de bois de sapin proviennent de la Suède, de la Finlande, du Canada, des ports Russes de la mer Blanche, de la Baltique et de la mer Noire. — Notre port approvisionne les départements du Midi jusqu'à Toulouse, le centre de la France et la vallée du Rhône par les réseaux des chemins de fer du Midi et du P.-L.-M. et par les canaux du Midi, de Cette au Rhône et par le Rhône. Le chiffre des importations de bois s'est élevé à 85.407 tonnes en 1899.

Notre Ville possède plusieurs scieries mécaniques pour la fabrication des parquets.

MERRAINS ET DOUELLES. — Quoique moins considérable que le commerce des vins, celui des bois, tout d'importation, est très prospère et contribue à l'animation du port. Il est partagé entre une dizaine de maisons dont les plus importantes ont des succursales dans les pays de production, à Fiume, Trieste et Odessa.

Le port de Cette reçoit environ 20 millions de douelles par an, dont 90 o/o arrivent d'Autriche-Hongrie ; le reste de l'Amérique du Nord et de la Russie du Sud, avec quelque peu de l'Italie méridionale.

La France ne produisant pour ainsi dire pas de merrains, toute cette marchandise est importée. Dans l'importation totale, Cette représente 55 o/o, Bordeaux 35 o/o, Marseille 10 o/o. Les vins étant un produit du Midi, les ports du Nord ne reçoivent pas de merrains, si ce n'est quelques douelles d'Amérique pour loger des cidres et eaux-de-vie.

Notre place est aussi le centre d'approvisionnement des bois de foudre. Cette branche du commerce des bois est alimentée en parties à peu près égales par la Bourgogne et par l'Autriche-Hongrie et la Russie.

TONNELLERIE — Industrie très active qui n'a jamais périclité, grâce à la très grande habileté de la main-d'œuvre de nos ouvriers tonneliers et foudriers. Cette et Mèze ont toujours été les grands centres de fabrication de tonnellerie pour tous les pays de la Méditerranée, et c'est de notre port que partent les fûts destinés à rapporter la presque totalité des vins importés en France.

COMMERCE DE LOCATION DE FUTAILLES. — Ce commerce, qui se rattache à l'industrie de la tonnellerie, a pris une très grande extension dans notre circonscription, puisqu'il comprend plus de cinquante maisons de location possédant dans l'ensemble un matériel de plus de 400.000 transports de 550 litres. Les fûts sont loués à un prix moyen de de 3 à 3 centimes 1/2 par fût et par jour. Nos maisons de location ont une très vaste clientèle qui comprend tout le commerce d'importation de vins étrangers et d'Algérie et beaucoup de maisons qui font le commerce des vins de pays, ainsi que des propriétaires récoltants.

CÉRÉALES

Ce commerce a décliné à Cette, surtout depuis les droits presque prohibitifs de 1891. Les importations de blé ont été presque nulles dans ces dernières années ; seules, celles des grains grossiers (avoines et maïs) ont conservé une certaine importance. Les craintes que la Chambre de Commerce émettait en 1890, lors de la grande enquête économique, se sont complètement réalisées en 1898, lorsque le Gouvernement a été obligé de suspendre les droits de Douane sur le blé après la récolte déficitaire de 1897. Nous écrivions alors ces avertissements que les évènements ont complètement confirmés : « Dans tous les cas, il faut bien se garder d'établir des droits prohibitifs qui anéantiraient d'un seul coup notre commerce d'importation ; il y aurait alors à redouter cette issue fâcheuse : qu'après une ou plusieurs années de disette, au moment où le pays aurait besoin de céréales, nous ne soyons tributaires de commerçants étrangers qui nous feraient payer cher leur concours accidentel. »

En résumé, dans les années de bonne récolte telles que 1898 et 1899, les droits de Douane ne sont d'aucun effet parce que la France produit plus de céréales qu'il n'en faut pour sa consommation, et les prix sur nos marchés intérieurs sont aussi bas que sur les marchés extérieurs ; dans les années de mauvaises récoltes, pour éviter des prix de disette, le Gouvernement est obligé de suspendre les droits. Ces bouleversements de régime douanier ruinent le commerce honnête et ne profitent qu'aux spéculateurs sans scrupules.

Importations de céréales (grains et farines) depuis 1880 (en tonnes) :

1880.....	70.320	1890.....	54 693
1881.....	44.563	1891.....	34.715
1882.....	41.695	1892.....	22.375
1883.....	52.520	1893.....	40 543
1884.....	46.435	1894.....	38.061
1885.....	55.095	1895.....	39.892
1886.....	44.014	1896.....	35.145
1887.....	43.555	1897.....	32.002
1888.....	55.016	1898.....	46.072
1889.....	51.871	1899.....	18.984

SOUFRES

Le commerce et l'industrie de la raffinerie des soufres a subi le contre-coup de la production du vignoble de notre contrée. Il a commencé lors de l'apparition de l'Oïdium que ce produit a servi à combattre. Les importations par notre port ont atteint en 1881 le chiffre de 32.000 tonnes pour diminuer très notablement à la suite de la destruction du vignoble par le phylloxera, et tomber à 9.000 tonnes en 1888.

Après la reconstitution du vignoble, les importations se sont relevées progressivement et parallèlement à cette reconstitution ; elles sont près d'atteindre leur ancienne importance, puisqu'en 1897 elles sont remontées au chiffre de 28.000 tonnes. Notre Ville possède trois importantes raffineries de soufre, et d'autres sont sur le point de se créer, ce qui prouve la prospérité de cette branche de notre industrie.

Importations de soufre par Cette, depuis 1880 (en tonnes) :

1880.....	29.884	1890.....	17.730
1881.....	31.704	1891.....	14.309
1882.....	14.492	1892.....	12.032
1883.....	24.113	1893.....	17.944
1884.....	25.045	1894.....	16.814
1885.....	23 061	1895.....	16.566
1886.....	18.008	1896.....	23.895
1887.....	9.948	1897.....	27.644
1888.....	9.251	1898.....	26.108
1889.....	15.830	1899.....	31.360

RAFFINERIE DE PÉTROLE

Notre place est une des plus importantes du Midi pour l'industrie et le commerce des pétroles d'Amérique et du Caucase. Elle possède une des plus grandes raffineries de pétrole brut et divers entrepôts de pétrole raffiné. Ses importations, qui ne s'élevaient en 1879 qu'à 2.800 tonnes seulement, ont suivi depuis lors une

marche progressive constante pour atteindre, en 1898, le chiffre de 54.000 tonnes. L'importance de ce trafic a rendu notre bassin à pétrole insuffisant et notre Chambre de Commerce est en instance auprès du Gouvernement pour obtenir son agrandissement. Les projets sont à l'étude et leur exécution est prochaine.

Pétroles importés depuis 1880 :

1880.....	2.500	1890.....	10.481
1881.....	6.400	1891.....	19.666
1882.....	6.500	1892.....	20.946
1883.....	10.512	1893.....	29.072
1884.....	11.000	1894.....	24.922
1885.....	19.000	1895.....	33.550
1886.....	15.000	1896.....	42.020
1887.....	18.000	1897.....	44.368
1888.....	14.190	1898.....	54.157
1889.....	15.177	1899.....	54.266

PRODUITS CHIMIQUES

L'emploi des engrais chimiques comme fertilisants, après avoir été assez long à s'introduire dans le Midi de la France, paraît vouloir prendre un essor considérable dans notre région. Depuis 1892, grâce à l'établissement d'importantes usines dans le voisinage immédiat de notre port, l'importation et l'exportation de ces produits prennent tous les ans un développement plus considérable. Les phosphates minéraux bruts nous arrivent principalement de l'Algérie, de la Tunisie et de la Floride. Les sulfates d'ammoniaque et autres produits d'Angleterre et d'Allemagne. Après avoir été traités dans nos usines, ils sont en partie réexportés sous forme de surphosphates en Algérie, en Tunisie, en Espagne et en Italie.

Les importations de nitrates de soude du Chili prennent également, depuis quatre à cinq ans, beaucoup de développement. Par sa position avantageuse, notre port est appelé à être le grand fournisseur de toute la région située entre le Rhône et la Garonne ainsi que du centre de la France.

Phosphates et produits chimiques importés depuis 1890 :

1890.....	2 108	1895.....	11.239
1891.....	3.877	1896.....	19 632
1892.....	7 897	1897.....	18.944
1893.....	11.355	1898.....	23.392
1894.....	10.115	1899.....	54.160

HAUTS-FOURNEAUX ET MÉTALLURGIE

L'importation des minerais a été, il y a une vingtaine d'années, fort importante au port de Cette qui recevait des minerais destinés aux Hauts-Fourneaux de Balaruc (Cette), de Beaucaire et des Bassins du Gard et de la Loire. Nos importations avaient atteint le chiffre élevé de 232.000 tonnes, sur lesquelles 218.000 en minerai de fer ou fer manganisé. Aujourd'hui, elle est réduite au chiffre insignifiant de 25 à 30.000 tonnes pour toutes natures de minerais.

Cette crise a été la conséquence des rapides progrès réalisés dans l'industrie sirédurgique qui, par la déphosphoration des fontes, ont fait abandonner les minerais de fer étrangers et fait employer presque exclusivement les minerais de l'Est de la France qu'on n'avait pas pu jusqu'alors employer pour la fabrication des aciers.

Cette situation d'infériorité de notre région au point de vue métallurgique va se modifier à notre avantage. L'épuisement de certains gisements carbonifères, et de minerai du centre de la France, a décidé la grande usine de MM. Schneider et Cie, du *Creusot*, à créer des Hauts-Fourneaux sur un autre point plus favorable. La situation exceptionnelle de notre port, à portée, par mer, des minerais d'Espagne, d'Italie, de Grèce et d'Algérie, des charbons d'Angleterre, et par chemin de fer, des minerais des Pyrénées et des houilles des Cévennes, a décidé cette puissante Société à choisir notre port pour sa nouvelle usine. C'est une importation de plus de 300.000 tonnes par an de minerai et de charbon, pour notre port.

CHARBONS

Le port de Cette est à la fois exportateur et importateur de charbons. Les exportations proprement dites, c'est-à-dire la vente à l'étranger de charbons français des houillères du Gard, de l'Hérault, du Tarn et de l'Aveyron ont beaucoup diminué depuis plusieurs années par l'effet de la concurrence des charbons anglais en Italie et dans tout le bassin de la Méditerranée. — Par contre, la sortie des charbons français pour l'approvisionnement des vapeurs qui fréquentent notre port est en progression constante et a atteint, en 1898, le chiffre de 64.242 tonnes. Les charbons anglais font difficilement à Cette concurrence pour cet usage à nos produits indigènes.

L'importation est presque exclusivement formée de charbons à gaz pour les usines du Midi de la France, à cause des qualités spéciales des charbons à gaz de l'Angleterre. Elle subit l'influence du cours de ces marchandises et augmente ou diminue suivant la baisse ou la hausse des charbons étrangers. Elle suit toutefois une progression constante, passant de 21.474 tonnes en 1888, à 47.407 tonnes en 1898.

PÊCHE COTIÈRE

Il y a, à Cette, deux genres de pêche bien distincts : la pêche à la mer et la pêche dans le port et l'étang.

Pêche à la mer. — Les bateaux en usage sont : 1° les *bateaux-bœufs* (12m de long, 4m33 de large et 1m70 de tirant d'eau), portant une voile latine et un foc, qui pêchent par groupe de deux, à filets traînants et s'éloignent de la côte de 20 à 25 milles ; 2° les *bateaux catalans* (7m de long, 2m60 de large, 0m60 de tirant d'eau) et les *galitos* (5m de long, 2m de large, 0m50 de tirant d'eau), qui ne pêchent que l'été au filet flottant, dans les mêmes parages que les précédents, le thon, la sardine et le maquereau Ces bateaux ne portent qu'une voile latine.

Cette pêche occupait, au 31 décembre 1898 : *153 patrons,* 442 matelots novices et mousses, 66 bateaux-bœufs, 76 bateaux catalans, 11 nacelles et divers.

Pêche dans les canaux et l'Étang de Thau. — Ce genre de pêche qui occupait, au 31 décembre 1898, 209 patrons et 28 matelots, se fait au moyen de nacelles à fond plat ayant 4m50 à 5m50 de longueur, 1m à 1m50 de large, 0m10 à 0m15 de tirant d'eau. Il s'applique aux moules, huîtres, clovisses, etc., etc. On y emploie des grappins. Ces nacelles sont au nombre de 209 ; on pratique, en outre, la pêche à filets fixes.

Le produit total de la pêche en 1898 (année très défavorable), peut s'évaluer comme suit :

	Quantités	Prix moyen	Montant
	—	—	—
Maquereaux	36 400 k.	0,80	31.840 f.
Sardines	78.950	0,40	35.085
Thons	89.827	0,90	88.171
Poissons de toutes sortes	269.590	1,02	347.576
Crustacés (homard, langoustes)	2.248	3,00	6.804
Huîtres de l'étang (nombre)	2.100	»	315
Clovisses (hectolitres)	700	0,60	4 200
Moules »	612	0,59	3 660
			517.651 f.

Ci-dessous le produit moyen depuis 1890 :

1890.....	775.420 f.	1895.....	620.500 f.
1891.....	725.200	1896.....	595.325
1892.....	601.123	1897.....	535.470
1893.....	650.335	1898.....	517 651
1894.....	704.501		

Il existe, en outre, à Cette, trois parcs flottants pour l'élevage des huîtres, moules et autres coquillages, d'une surface totale de 1.564^{m2} et neuf ateliers de salaisons et d'expédition de poissons frais.

Il n'y a plus à Cette d'armement pour la grande pêche.

NAVIGATION

Le port de Cette tient, par l'importance de son tonnage, le 5^{e} rang parmi les ports français et le 2^{e} parmi les ports français de la Méditerranée. Il vient après Marseille, le Hâvre, Bordeaux et Dunkerque.

Le mouvement total des navires pour l'année 1898 est le suivant, d'après le relevé du service local des Douanes :

GENRE de NAVIGATION	ENTRÉES		SORTIES		ENTRÉES ET SORTIES réunies	
	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage
Navires voyageant à l'étranger aux Colonies et à la grande pêcherie.....	1.154	629.404	1.036	528.612	2.190	1.158.016
Navires voyageant entre les ports français :						
Escale.....	341	213 516	372	271.406	713	484.922
Cabotage.....	957	384.469	1.042	430.021	1.999	814.490
Total des navires chargés.....	2.452	1.227.389	2.450	1.230 039	4.902	2.457.428
Navires en relâche et sur lest.	38	2.444	41	2.522	79	4.966
Totat général.	2.490	1.229.833	2.491	1.232.561	4.981	2.462.394

Le tonnage des marchandises a atteint, en 1898, les chiffres ci-après :

Commerce extérieur	Importations....	668.955 t.
	Exportations ...	161.785
	Total du commerce extérieur...	830.740 t.
Cabotage et mutations d'entrepôt.	Entrées	47.887 t.
	Sorties.....	58.451
	Total du cabotage.....	106.338 t.
	TOTAL GÉNÉRAL.....	937.078 t.

Les principales importations du port de Cette sont les Vins, (Espagne, Algérie, Italie, Grèce) ; Bois communs, (Autriche, Russie, Italie, Amérique du Nord) ; Bois de construction, (Suède, Russie, Etats-Unis, Canada) ; Produits chimiques, phosphates minéraux, (Algérie, Etats-Unis) ; Sulfates, (Angleterre et Allemagne) ; Céréales, (Algérie, Russie, Turquie) ; Huiles de pétroles, (Etats-Unis et Russie) ; Soufre, (Sicile) ; Goudron minéral, (Angleterre) ; Minerai de fer, (Espagne, Algérie, Italie, Grèce).

Les principales exportations sont les Vins et Spiritueux, (Colonies françaises, Allemagne, Russie, Etats Scandinaves, Hollande) ; Produits chimiques, (Espagne, Italie, Algérie) ; Matériaux, Chaux, (Espagne, Algérie, Provinces Danubiennes, Russie.)

La navigation au cabotage se fait surtout par services réguliers à escales fixes et variables. Il n'y a de passagers qu'entre Cette et Marseille, Port-Vendres, l'Espagne et l'Algérie.

Le tableau suivant énumère les principales lignes de navigation qui desservent le port de Cette.

LIGNES FRANÇAISES

NOMS des Compagnies de navigation	DIRECTION DE LA LIGNE	NOMBRE de navires affectés à la ligne	TONNAGE TOTAL des navires affectés à la ligne	NOMBRE de voyages par an (Entrées)	PASSAGERS à l'arrivée	PASSAGERS au départ
Société générale des transports maritimes de Marseille	Cette, Alicante.....	10	6.978	46	54	62
	Marseille, Cette, l'Algérie			61		
Cie des Bateaux à vapeur du Nord, de Dunkerque.	Dunkerque, les ports de l'Océan, Marseille, Cette, repartant sur Bordeaux.....	12	10.150	58		
Cie Caillol et Saintpierre, de Marseille	Marseille, Cette, l'Algérie, et vice-versa..	6	3.869	149	138	98
	Cette, Valence.....			8		
Cie Générale Transatlantique de Marseille	Marseille, Cette, l'Algérie, et retour... .	17	12.575	157	510	1.013
Cie Fraissinet, de Marseille	Marseille, Cette, Agde, La Nouvelle.....	5	957	178		
Cie Axel Busk, de Marseille	Marseille Cette, Agde, La Nouvelle, Port-Vendres.....	3	327	196		
Cie Cyprien Fabre de Marseille	Nice. Antibes, Toulon, Buenos-Ayres, Montevideo, Cette, Marseille	6	5.873	4		
	Cette, Alger, Oran et accidentellement Alicante			8		
Cie de Navigation mixte de Marseille	Marseille, Cette, Port Vendres, Algérie et retour.....	12	7.942	214	443	908
	Alger, Cette (transport de moutons....			18		
	Marseille, Cette, Port-Vendres, Algérie...			20		
Société navale de l'Ouest du Hâvre	Anvers, le Hâvre, Rouen, Nantes Lisbonne, Barcelone, Cette, Marseille....	9	6.015	43		

LIGNES FRANÇAISES *(suite)*

NOM des Compagnies de navigation	DIRECTION DE LA LIGNE	NOMBRE de navires affectés à la ligne	TONNAGE TOTAL des navires affectés à la ligne	NOMBRE de voyages par an (Entrées)
Les Fils de F. Conseil, de Bordeaux	Tous les vapeurs de cette Compagnie viennent d'Espagne charger pour Rouen	4	3.800	8
Armateurs particuliers	Alicante Valence, Cette Cette, l'Algérie et accidentellement en Tunisie..... La Garrucha, Cette...	7	3 621	7 28 4

LIGNES ÉTRANGÈRES

NOMS des Compagnies de navigation	DIRECTION DE LA LIGNE	NOMBRE de navires affectés à la ligne	TONNAGE TOTAL des navires affectés à la ligne	NOMBRE de voyages par an (Entrés)
Pedro Pi Suñer, (ancienne Cie Pi et Cantó) (Cie Espagnole)	Tarragone, Vinaroz, Valence, Cette.....	1	321	47
Cie Isleña marítima de Palma (Cie Espagnole)	Palma, Soller, Cette, Marseille.....	5	2.382	34
Cie G. Colom, (Cie Espagnole)	Barcelone, Cette, Tarragone, Cette, Soller, Cette	3	625	120
Cie Valenciana (Cie Espagnole)	Alicante, Tarragone, Barcelone, Cette, Marseille, Livourne et retour. ..... Alicante, Tarragone, Barcelone, Cette, Marseille.....	7	5.282	33 59
Cie Ybarra (Cie Espagnole)	Bilbao, les ports d'Espagne, Cette, Marseille	17	16.492	74

LIGNES ÉTRANGÈRES *(suite)*

NOMS des Compagnies de navigation	DIRECTION DE LA LIGNE	NOMBRE de navires affectés à la ligne	TONNAGE TOTAL des navires affectés à la ligne	NOMBRE de voyages par an (Entrées)
Cie Sévillana (Cie Espagnole)	Séville, San-Féliu, Cette, Marseille....	7	5.071	50
Cie Espaliu, (Cie Espagnole)	Séville San-Féliu, Cette Marseille.....	5	4.163	15
Cies anglaises de pétroliers	Philadelphie, Cette ... Batoum, Cette	5	10.442	10 3
A. Bernat, (voiliers) (Cie Espagnole)	Soller, Cette.....	2	73	21
Rob. M. Sloman Junior (Cie Allemande)	Hambourg, Cette, Marseille	6	5.494	6
Cie Finlandaise Helsinglers	Kotka.....	5	4.921	5
Armateurs particuliers (Vapeurs espagnols)	Tarragone, Cette.....	5	1.540	34

MOUVEMENT DE LA NAVIGATION

Années	Nombre de navires (entrées et sorties)	Tonnage total	Tonnage moyen des navires.
—	—	—	—
De 1835 à 1839	17.514	1.371.709	78
1840 à 1844	12 268	1.697.868	93
1845 à 1849	19.651	1.805.855	92
1850 à 1854	22.295	1.949.389	87
1855 à 1859	23.171	2.502.494	108
1860 à 1864	23.575	2.658.873	113
1865 à 1869	24.354	3.399.824	140
1870 à 1874	25.182	4.201 280	167
1875.	4.898	869.201	198
1876.	5.348	1.008.723	189
1877.	5.468	1.050.020	192
1878.	5.591	1.168.189	209
1879.	5.283	1.303.022	247
1880.	6 767	1.881.210	278
1881.	6.369	1.975.454	310
1882.	6.312	1.882 321	298
1883.	6.697	2.171.642	324
1884.	5.212	1.850.209	355
1885.	5.526	2.044.418	370
1886.	5.507	2.254.736	409
1887.	5.718	2.369.073	414
1888.	5.627	2.416.390	429
1889.	5.066	2.274.409	449
1890.	5.281	2.306.245	437
1891.	5.414	2.444.127	451
1892.	4.686	2.240.626	478
1893.	4.129	1.940.159	470
1894.	3.991	1.916.843	480
1895.	4.521	2.111.575	467
1896.	5.048	2.419.254	479
1897.	4.551	2 368.461	520
1898.	4.981	2.462.394	494
1899.	4.509	2.413.312	535

Chemins de Fer — Mouvement des Marchandises

ANNÉES	GARE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE			GARE DU MIDI			TRANSIT d'une gare à l'autre (dans les deux sens)	TOTAL GÉNÉRAL
	Expéditions	Arrivages	Total	Expéditions	Arrivages	Total		
	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes
1884..	348.192	198.900	547.092	245 687	139.446	385 133	1 182 850	2.115 075
1885 .	340 162	177.845	518.007	249.872	112.978	362.850	1.080.780	1.961 637
1886..	360.868	184.455	545.323	231.183	116.690	347.823	784.753	1 677.899
1887.	407.404	211.114	618.518	253.467	115.374	868.841	802.905	1.790 264
1888..	446.300	194.905	641 205	235.182	94.339	329 521	787.507	1 758 233
1889.	427.777	230 412	658 189	225 615	107.587	333.232	843.733	1 835.154
1890..	449.742	225 201	674.943	258.388	124.275	382.663	860 177	1.917.783
1891 .	418.741	206 840	625 581	211 793	99.641	311.431	869.795	1.806.810
1892..	390 257	199.433	589.690	175 617	91 359	266.976	883 543	1.740 209
1893.	385 007	162.411	547 418	186 751	92.872	279.623	897.180	1.724.221
1894..	320.105	139.245	359.350	184.596	90 665	275.261	1 013.210	1.647 821
1895..	382.131	133 929	516.060	235.913	103.715	339.658	1.032.851	1.888.569
1896..	410.294	145 266	555.560	226.222	104 387	330.609	971.251	1.857 420
1897 .	368.976	120.306	489 282	230.386	130.367	360.753	1.063 280	1.913.315
1898..	410.979	130.132	541 111	274.145	159 049	433.194	1.167.983	2.142 280
1899..	396.846	176.991	573.837	275.508	198.762	474 270	1.426.259	2.474.366

Mouvement des Voyageurs et des Messageries (Midi et P.-L.-M.)

ANNÉES	VOYAGEURS		BAGAGES		MESSAGERIES		
	Nombre de billets délivrés	Nombre de billets recueillis	Expéditions et arrivages réunis	Transit dans les deux sens	Expéditions	Arrivages	Transit dans les deux sens
			tonnes	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes
1884.....	264 551	329 515	4 082	4.248	2.261	2 382	7.992
1885.....	288.624	339 378	4.034	4.361	2 054	2.355	8.123
1886.....	280.492	346.852	4.022	4.170	2.177	2.490	7.960
1887.....	261 026	344.768	4.032	4.62	3.344	2 599	7 738
1888.....	291.312	373 439	4.006	4.687	2 086	2 897	7 899
1889.....	298.046	404.173	4.012	4.367	4.133	3 372	9.865
1890.....	303.119	408.806	3.780	4 13	4.504	4.343	10 025
1891.....	303.243	410 659	4 272	4 278	4 209	4 073	9 110
1892.....	314 455	437.727	4 178	4.707	4.255	3 981	9.082
1893.....	339.873	474.546	4.161	5 115	4.408	3 385	12.118
1894.....	345.929	488.182	5.844	5.200	4 822	3.992	16.277
1895.....	347 100	474.662	5.889	5.254	4.713	4.642	20.802
1896.....	357.092	491.060	6 834	5.756	7.926	7.176	17.186
1897.....	433.970	450.951	5.018	5.213	5.301	4 410	21.694
1898 (1)....	316 826	421.931	4 184	5.252	5.050	4.469	29.081
1899.....	310.245	403.540	3.580	4.940	4.875	4.287	34.816

(1) Depuis 1898, la délivrance de billets directs de gare à gare n'oblige plus les voyageurs de passage à prendre des billets à Cette en changeant de réseau. D'où diminution dans le nombre des billets délivrés et recueillis.

Trafic des Canaux du Midi et du Rhône à Cette par le port de Cette (en tonnes)

ANNÉES	CANAL DU RHONE A CETTE			CANAL DU MIDI		
	Arrivages	Expéditions	Total	Arrivages	Expéditions	Total
1893.....	83.250	34.729	117.979	51.201	16 814	68 015
1894.....	71 338	42 057	113.395	41.850	23.533	65.383
1895.....	90.973	54.720	145.193	51 636	21.246	72 882
1896.....	80.484	63.351	143.835	24.996	31 204	56 200
1897.....	72.968	46.853	119.821	23 333	28.320	51.653
1898.....	97.815	72.793	170.608	71.754	43 194	114 948
1899.....	»	»	»	99.458	56.789	156.247

Trafic général du Port (en tonnes de 1.000 kil.)

ANNÉES	IMPORTATION	EXPORTATION	CABOTAGE (entrées et sorties)	TOTAL
1880.....	757.557	159.088	121 168	1.037.813
1881.....	712 344	175.677	110.866	998.887
1882.....	727.669	156.190	129 996	913 855
1883.....	740.676	149.578	129.109	1.019 363
1884.....	625.169	124 918	112.523	862.610
1885.....	636.457	181 407	133 766	951.630
1886.....	657.058	175.783	148.142	980.983
1887.....	709.563	193.805	110.795	1.014 163
1888.....	717.822	139.944	122.385	980 151
1889.....	617.367	172.225	137.143	926.735
1890.....	692.643	144 050	166.249	1.002 942
1891.....	645 325	119.551	128 599	893 475
1892.....	475.431	120.455	157.602	753 488
1893.....	441.027	81.639	172.890	694.556
1894.....	406.786	71 905	146 381	625.068
1895.....	542 238	113.482	184.577	840 297
1896.....	671.102	131.724	150.741	953.567
1897.....	618 308	142 807	111 024	872.139
1898.....	668.955	161.785	106.338	937.078

FIN

TABLE DES MATIÈRES

PREMIÈRE PARTIE : *Situation géographique*..... 3

DEUXIÈME PARTIE : *Historique sommaire*..... 5

TROISIÈME PARTIE : *Cette en 1900*..... 7

I Description sommaire de la ville et du port.. 7
II Renseignements hydrographiques..... 7
1° Météorologie, vents, courants, marées.... 7
2° Atterrages..... 8
3° Phares et fanaux..... 8
4° Profondeurs : tableau des navires entrés au port en 1893, calant plus de 6 m..... 9
III Description des canaux, bassins et quais..... 10
IV Installation commerciale..... 12
V Taxes et tarifs divers..... 13

QUATRIÈME PARTIE : *Notices particulières.*

Vins..... 16
Bois..... 18
Céréales..... 19
Soufres..... 20
Raffinerie de pétrole..... 20
Produits et engrais chimiques..... 21
Hauts-fourneaux et Métallurgie, (Usines Schneider, du Creusot)..... 22
Pêche côtière..... 23

Navigation.

Tableaux statistiques..... 24
Mouvement de la navigation depuis 1835..... 29
Mouvement des marchandises par chemin de fer (Réseaux P-L-M et du Midi de 1884 à 1899. 30
Trafic par les canaux du Midi et de Cette au Rhône (de 1893 à 1899..... 31
Trafic général du port depuis 1889..... 31

Cette. — Imprimerie A. CROS.

AMM. PROV. DI TORINO
№ 15930
BIBLIOTECA
116365